

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-750 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108518		PRC: 5410-750	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	740.000 €	Ordentlicher Aufwand	20.554 €
Aktiviertete Eigenleistungen	44.000 €	<i>davon Abschreibungen</i>	16.634 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	7.840 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	784.000 €	Nettoressourcenbedarf	28.394 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2024</u>		2024 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	740.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750	3.920 €
Verfügbar:	0 €		
Ggf. Mehrbedarf	740.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC 5410-750			
PS-Projekt 7.54100145	418.000 €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	24.474 €
PS-Projekt 7.54108514	322.000 €		
<u>2. Finanzplanung 2025 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Sachverhalt

1.1. Einführung

Der Donauradweg besitzt als Landesfernradweg überregionale Bedeutung als touristisch genutzte Radroute und ist Bestandteil des RadNETZ BW. Bereits 2014 wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg mit der Planung eines landesweiten Radverkehrsnetzes begonnen, mit dem Ziel, alle Ober- und Mittelzentren über definierte Haupttrouten miteinander zu verbinden. Das Hauptaugenmerk liegt in der durchgängigen Befahrbarkeit des Netzes, da hierin ein wichtiger Schlüssel für die Attraktivität des Radverkehrs gesehen wird. Das RadNETZ BW unterscheidet dabei zwischen Startnetz- und Zielnetzstandard.

Für das Startnetz stand zunächst die Auswahl durchgängiger, verkehrssicherer Routen im Vordergrund. Der Fahrkomfort tritt zunächst hinter diesen Anforderungen zurück. In einer weiteren Ausbaustufe soll das RadNETZ BW nach und nach auf das Zielnetzniveau ertüchtigt werden, in dessen Zusammenhang dann auch Anforderungen hinsichtlich des Fahrkomforts eine Rolle spielen.

Die Standards für das Zielnetz sind aus den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) abgeleitet. Darüber hinaus werden auch Anforderungen an die Beschaffenheit der Oberflächen definiert. So geben die Qualitätsanforderungen an den Zielnetzstandard des RadNETZ BW "Asphalt, Beton, Pflaster/Platten ohne Fuge oder geschnittenen Naturstein" als Standard vor. Dabei werden "nur neuwertige Abschnitte oder Abschnitte mit langfristigem Sanierungsbedarf toleriert" (vgl. VM BW: Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg, 2016, S. 21ff)

Die Oberflächen im Zuge des Donauradweges weisen in weiten Teilen einen mindestens mittelfristigen Sanierungsbedarf auf, so dass die oben genannten Zielnetzvorgaben verfehlt werden.

Im Jahr 2021 hat die Verwaltung im Rahmen des Förderprogramms "Radnetz Deutschland" Bundesfördermittel für einen Ausbau des Radweges beantragt. Auf Grund der Rahmenbedingungen und Zwänge beim Ausbau hatte sich die Verwaltung seinerzeit jedoch dafür entschieden, lediglich die Sanierung der Oberflächen in das Förderprogramm anzumelden. Auf Grund der hohen Resonanz und der Überzeichnung des "Fördertopfes" wurde die Programmaufnahme jedoch negativ beschieden.

1.2. Erläuterung der Maßnahme

Der Radweg ist in seiner gesamten Streckenführung zwischen der Bahnlinie Ulm - Friedrichshafen im Norden und der Donau im Süden eingespannt. Zudem ist der Gewässerrandstreifen entlang der Donau von einer umfangreichen Vegetation geprägt. Hieraus ergeben sich die limitierenden Randbedingungen hinsichtlich einer Anpassung der Radwegbreite auf das Regemaß von durchgehend mindestens 2,50 m bzw. einer Vorzugsbreite von 3,00 m. Ein grundlegender Ausbau des Radweges müsste in Richtung der Donau erfolgen, da nördlich unmittelbar angrenzend die Trasse der Deutschen Bahn verläuft. Dies hätte umfangreiche Eingriffe in den Gewässerrandstreifen zur Folge und wäre mit einem langwierigen Planungsprozess mit ungewissem Ausgang verbunden. Der Radweg ist überwiegend mit einer Breite zwischen 2,10 m und 2,30 m ausgebaut, in

Teilen weist der Weg eine Breite von 2,50 m auf und entspricht damit in diesen Bereichen dem Regellaß, welches als Zielstandard definiert wird.

Da sich an den Rahmenbedingungen und Zwängen eines Ausbaus seither nichts verändert hat, verfolgt die Verwaltung weiterhin das Ziel, die Asphaltbeläge des Donauradweges von der Adenauerbrücke auf einer Länge von ca. 2,6 km bis hin zur Liegenschaft Illerstraße 181 zu sanieren. Eine zusätzliche Dynamik erfährt die Maßnahme durch die Tatsache, dass zwischenzeitlich die Abstimmungen mit den erforderlichen Arbeiten der Entsorgungsbetriebe Ulm (EBU) erfolgen konnten. Seitens der EBU wird beginnend im Frühjahr 2024 der Kanal vom Ziegelländeweg bis zur Adenauerbrücke erneuert. Hieraus ergeben sich für eine Sanierung des Donauradweges bis ins Donautal Synergieeffekte, weshalb die Maßnahme nunmehr in aufeinander abgestimmter Weise angegangen werden soll.

Hierfür soll der bestehende Asphaltbelag mit einer mindestens 8 cm dicken Tragdeckschicht überzogen werden. Dadurch können auch vorhandene Unebenheiten infolge von Wurzelaufrüchen ausgeglichen werden. Gleichzeitig ist auch das Aufbringen einer beidseitigen Randmarkierung angedacht, um die Erkennbarkeit der Wegführung für Radfahrende bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen (z.B. Nebel) zu verbessern. Auch ist die Erneuerung der vorhandenen Schachtabdeckungen im Streckenverlauf beabsichtigt.

Wie erwähnt, wird im Bereich Ziegelländeweg/Adenauerbrücke der Kanal seitens der EBU erneuert. Diese Arbeiten gliedern sich in mehrere Bauabschnitte, wobei in einem Bauabschnitt der Anschluss an den Bestand in offener Bauweise erfolgt. Dieser Bauabschnitt ist dabei im Juni/Juli 2024 vorgesehen. In diesem Zeitraum soll parallel auch der Radweg saniert werden.

1.3. Verkehrsführung während der Bauzeit

Auf Grund der beengten Platzverhältnisse können die Arbeiten nur unter Vollsperrung durchgeführt werden. Für die bauzeitliche Verkehrsführung wurden von der Verwaltung zwei Varianten untersucht.

Als Variante 1 die Umleitung über das bestehende Wegenetz Richtung Neu-Ulm - Iller - Wiblingen - Donautal. Als Variante 2 eine Verkehrsführung über den Galgenbergweg über die B 311 zum Donautal. In dieser Variante ist vorgesehen, auf der B 311 einen Fahrstreifen der Fahrtrichtung Ulm für die Dauer der Bauzeit mittels einer mobilen Schutzeinrichtung vom übrigen Fahrverkehr abzutrennen und dem Radverkehr als Umleitungsstrecke zur Verfügung zu stellen. Während die erste Variante mit einem Umweg von beinahe sieben Kilometer verbunden ist, ergeben sich aus Variante 2 Mehrkosten von ca. 100.000 € durch die mobile Schutzeinrichtung auf der B 311. In Abwägung der Vor- und Nachteile, insbesondere der Zumutbarkeit einer sieben Kilometer langen Umleitung, beabsichtigt die Verwaltung, Variante 2 weiterzuverfolgen. Damit soll der herausragenden Bedeutung des Donauradweges als touristische Fernradroute - insbesondere in der Sommerzeit - aber auch als schnelle Verbindung von der Innenstadt in das Industriegebiet Donautal Rechnung getragen werden.

1.4. Beleuchtung des Donauradweges

Hinsichtlich des vielfach geäußerten Wunsch einer Beleuchtung des Donauradwegs im Abschnitt zwischen der Adenauerbrücke und dem Donautal bestehen erhebliche technische Herausforderungen, verbunden mit enormen finanziellen Belastungen.

Die technischen Herausforderungen bestehen darin, dass im Bereich des zu beleuchtenden Radwegabschnitts keinerlei weitere Infrastruktur für die Stromversorgung vorhanden ist und somit auf einer Länge von drei Kilometern Nieder- und Mittelspannungsinfrastruktur hergestellt werden müsste.

Dies bedeutet, dass neben den sogenannten intelligenten Leuchten, Masten, Fundamenten, Tiefbaukosten und Leitungen auch mehrere Schaltstellen und Trafostationen zu errichten wären. Die geschätzte Investition für die Herstellung der baulichen Anlagen beträgt rund 4.200.000 € und schlüsseln sich in 2.800.000 € für Tiefbau, 750.000 € für neue Trafostationen, 500.000 € für die Leuchten und Masten sowie 150.000 € für neue Schaltstellen auf. Hinzu kommen Unterhaltskosten für das Überprüfen der Leuchten (100 Stk.) alle vier Jahre in Höhe von 5.000 € sowie alle zwei Jahre für das Reinigen der Leuchten in Höhe von 3.000 €. Auf zehn Jahre gerechnet kommen somit Unterhaltskosten in Höhe von 25.000 € zusammen. Erwähnenswert ist, dass die Technik in den Leuchten erfahrungsgemäß nach zehn Jahren beginnt Probleme zu bereiten, da bspw. Treiber häufiger ausfallen und ersetzt werden müssen. Die statistische Lebenserwartung der konventionellen LED-Beleuchtung liegt bei 20 Jahren.

Als Alternative wurde die Installation von intelligenter Solarbeleuchtung geprüft. Vorteil dieser Variante ist, dass ein Großteil der Investitionskosten entfällt, da lediglich Fundamente, Masten und Leuchten zu errichten sind und die Herstellung von Leitungsbau, Schaltstellen und Trafostationen entfällt. Die geschätzte Investition für diese Variante liegt bei rund 1.000.000 € für 150 Solar-LED-Leuchten. Nachteilig wirkt sich allerdings die Bilanz im Ergebnishaushalt aus, da die Akkuleuchten alle vier Jahre einen erhöhten Wartungsaufwand in Höhe von rund 200.000 € verursachen. Neben den konventionellen Unterhaltsarbeiten bedeutet der fällige Akku-Tausch in zehn Jahren Betrieb 400.000 € Unterhaltskosten. Zudem zeigen die Erfahrungen der SWU-Netze GmbH mit den hochwertigen und somit auch teuren Solar-LED-Leuchten, dass die Technik trotz hochwertigen Komponenten dennoch alle zehn Jahre komplett erneuert werden muss, was nach dieser Betriebszeit einen erneuten Invest von 1.000.000 € bedeuten würde.

Neben den enormen Investitions- bzw. Unterhaltskosten besteht eine ungewisse Herausforderung darin, dass der Radweg auf nahezu gesamter Länge aus baulicher Sicht einen sehr geringen Abstand zum Bahnkörper hat und darüber hinaus auf fremdem Grundstück realisiert werden müsste. Dies bringt einen sehr hohen Abstimmungsbedarf mit der Bahn hinsichtlich Bauausführung und späterer Beleuchtung mit sich. So werden beispielsweise besondere Anforderungen hinsichtlich des Blendschutzes für Fahrpersonal an die Beleuchtung gestellt, unabhängig von leitungsversorgten Leuchten oder Solarleuchten. Auch müssten bei leitungsversorgten Leuchten besondere technische Vorgaben hinsichtlich der Erdung der Beleuchtung berücksichtigt werden. Aktuell erscheint es mehr als fraglich, ob die Vorgaben überhaupt sinnvoll eingehalten werden könnten.

Neben den Belangen der Bahn spielen die naturschutzrechtlichen Vorgaben eine gewichtige Rolle für eine Beleuchtung an dieser Stelle. Einer Beleuchtung von Fahrradwegen außerhalb von Ortschaften steht die Naturschutzbehörde kritisch gegenüber. Im betreffenden Abschnitt an der Donau handelt es sich um den Randbereich eines FFH-Gebietes und bei den Gehölzen entlang der Donau zum Teil um gesetzlich geschützte Biotope. In Schutzgebieten ist ein besonderes Augenmerk auf den Schutz von Arten zu legen. Beleuchtungen außerorts gehen immer mit Beeinträchtigungen für bestimmte Arten einher, besonders für nachtaktive Tiere wie Insekten und Fledermäuse. Insekten werden durch das Licht angezogen und kommen in großer Zahl zu Tode; Fledermäuse meiden Licht. Besonders in nächster Nähe von Gewässern sind die

Auswirkungen für diese beiden Artengruppen sehr relevant. Insekten befinden sich häufig über der Wasseroberfläche oder vermehren sich im oder am Wasser. Fledermäuse nutzen Fließgewässer und randliche Gehölzstrukturen als Leitlinie für Flüge und sind auf die dort vorkommenden Insekten als Nahrung angewiesen. Eine Beleuchtung kann dazu führen, dass die Anzahl der Insekten und damit das Nahrungsangebot für Fledermäuse in diesem Bereich deutlich absinkt. Möglicherweise wird der Bereich für Fledermäuse als Jagdgebiet gänzlich unnutzbar und wirkt als Barriere für einen bekannten Flugkorridor.

Auch adaptive Lampen sind hier keine Lösung, denn diese leuchten in der Regel die ganze Nacht hindurch und sind lediglich gedimmt, bis Radfahrende oder zu Fuß Gehende passieren und die Lampen aufhellen. Gedimmtes Licht bedeutet gleichfalls eine Beeinträchtigung für nachaktive Arten, auch wenn sie geringer ausfällt. Daher ist vor Planung einer Beleuchtung ein artenschutzrechtliches Gutachten anzufertigen, das das vorhandene Arteninventar untersucht und die Auswirkungen auf geschützte Arten bewertet. Zudem ist eine FFH-Vorprüfung zu erstellen. Erst anschließend kann beurteilt werden, ob eine Beleuchtung naturschutzrechtlich zulässig ist und falls ja, welche Auflagen/Einschränkungen dann ggf. hinzunehmen wären.

Letztlich ergibt sich aus allen Vorgaben und Normen ein immenses Spannungsgefüge, das die Umsetzung einer Beleuchtung rein aus zu erfüllenden Auflagen, Normen und Vorgaben schier unmöglich macht. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben würden besondere Vorkehrungen für den Schutz von Flora und Fauna unabdingbar machen, wenn deren Vorgaben eine Beleuchtung überhaupt ermöglichen. Bahntechnische Vorgaben ergeben zudem, dass Abstände und Blendschutz eingehalten werden müssen. Lichttechnisch bestehen Vorgaben für eine Mindestlichtstärke, die am Boden ankommt. Demgegenüber sind die Seitenbereiche des Radwegs in weiten Teilen stark bewachsen, was die Lichtausbreitung zusätzlich schmälern würde und hinsichtlich Wurzelschutz weitere Herausforderungen für den Tiefbau wie auch die Errichtung von Fundamenten darstellt.

Dies lässt die Verwaltung in der Gesamtabwägung zu der fachlichen Einschätzung kommen, dass eine Genehmigung von Naturschutz und Bahn sehr fraglich erscheint bzw. wenn überhaupt mit sehr hohen Anforderungen verbunden ist, die Kosten für Herstellung und im Fall von Solarleuchten enorm sind und aus diesem Grund von der weiteren Verfolgung der Idee zur Beleuchtung abgesehen werden sollte.

Mit den im Sommer anstehenden Sanierungsarbeiten des Donauradweges ist die Beleuchtung aufgrund der im Vorfeld erforderlichen Begutachtungen keinesfalls umsetzbar.

2. Kosten und Finanzierung

2.1. Kosten

Für die Ausführung ist vorgesehen, 8 cm Asphalttragdeckschicht im Hocheinbau auf die bestehenden Asphaltbefestigungen aufzubringen. Gemäß Bilanzierungsleitfaden fallen bei Maßnahmen im Hocheinbau Herstellungskosten an und sind damit dem Investitionshaushalt zuzuordnen. Für die Maßnahme fallen Investitionskosten in Höhe von 740.000 € an. Hinzu kommen 44.000 € für aktivierte Eigenleistungen.

2.2. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54108518 "Sanierung Donauradweg". Hier stehen für 2024 keine Ausgabemittel zur Verfügung. Die zusätzlich benötigten Mittel in Höhe 740.000 € werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2024 außerplanmäßig über folgende Projekte als Zwischenfinanzierung zur Verfügung gestellt:

7.54100145 KP Umbau Donautal Nikolaus-Otto-Str./Graf-Arco-Str.	418.000 €
7.54108514 Ausbau Radweg Wiblingen (RVR) Teil 1	322.000 €
Summe	740.000 €

Im Haushaltsplan ist für die Maßnahme kein Planansatz vorhanden, da sich das Zeitfenster für die Umsetzung erst nach dem Redaktionsschluss für den Haushaltsplanentwurf 2024 ergeben hat.

Die Deckung der außerplanmäßigen Ausgaben erfolgt über das Projekt 7.54108514 "Ausbau Radweg Wiblingen (RVR) - Teil 1". Hier steht für 2024 ein Planansatz von insgesamt 750.000 € zur Verfügung, wovon bereits 413.000 € für die Realisierung des Haltestellenumbaus am Egertweg bereitgestellt wurden (vgl. hierzu GD 060/24). Aus dem verbleibenden Planansatz von 337.000 € sollen 322.000 € zur Deckung herangezogen werden. Die restlichen 15.000 € stehen dann zur Finanzierung anstehender Planungsleistungen weiterhin zur Verfügung. Auf Grund der Antragslaufzeit wird seitens der Verwaltung mit einem Zugang des Förderbescheids für das Projekt "Ausbau Radweg Wiblingen (RVR) - Teil 1" erst im Herbst 2024 gerechnet. Unter Berücksichtigung des dann verbleibenden Zeitfensters für die Ausschreibung und Vergabe der Leistungen ist ein Baubeginn für 2024 nicht mehr realisierbar. Die Maßnahme soll daher auf 2025 verschoben und im Haushaltsplan 2025 neu veranschlagt werden.

Zur Deckung des verbleibenden Finanzbedarfs in Höhe von 418.000 € sollen die vorhandenen Mittel aus Projekt 7.54100145 "KP-Umbau Nicolaus-Otto-Straße/Graf-Arco-Straße" herangezogen werden. Hier steht im Haushaltsplan 2024 ein Planansatz von 600.000 € zur Verfügung. Die Einbettung des Knotens in das Haupttroutennetz macht eine weitergehende Betrachtung der Zulaufstrecken erforderlich und zieht erheblichen Planungs- und Abstimmungsbedarf mit den lokalen Interessengruppen nach sich, so dass ein Baubeginn in 2024 nicht realistisch ist. Die Maßnahme soll nunmehr ab 2025 umgesetzt und im zukünftigen Haushalt neu veranschlagt werden.

Die Sanierung des Donauradweges wurde im Sommer 2023 zum Förderprogramm des Bundes "Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland" angemeldet.

Es ist ein Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 % möglich, die Zuwendung erfolgt als Projektförderung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses. Eine Entscheidung über die Förderung wird nach Aussage des Fördergebers im Frühjahr 2024 getroffen werden. Vorsorglich wurde daher beim Fördergeber ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn gestellt.

Die außerplanmäßige Finanzierung der Maßnahme führt zu zusätzlichen Auszahlungen in Höhe von 740.000 €, die bisher nicht im Haushalt veranschlagt sind. Die Haushaltsmittel aus den Zwischenfinanzierungen der beiden oben genannten Maßnahmen führt in den folgenden Haushaltsjahren zu zusätzlichen Auszahlungen, die bisher in der Finanzplanung nicht berücksichtigt sind. Dies wird bei planmäßigen Vollzug des Haushalts 2024 ff. zu zusätzlichen Schuldenaufnahmen führen.

2.3. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Nutzungsdauer Radweg/Tiefbau: 50 Jahre; Nutzungsdauer Beschilderung: 20 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz derzeit: 2,0 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	3.761 €	188.054 €
Unterhalt (20 Jahre)	159 €	3.178 €
Abschreibungen (50 Jahre)	15.044 €	752.216 €
Abschreibungen (20 Jahre)	1.589 €	31.784 €
Verzinsung (50 Jahre)	7.522 €	376.108 €
Verzinsung (20 Jahre)	318 €	6.357 €
Summe	28.394 €	1.357.697 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 784.000 € weitere 28.394 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

3. Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an die Beschlussfassung ist die öffentliche Ausschreibung der Maßnahme vorgesehen. Eine Vergabe könnte erst nach Vorliegen des Förderbescheids erfolgen, weshalb beim Fördergeber ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn eingereicht wurde, um die Projektumsetzung ohne förderungsschädliche Verfahrensschritte vorzunehmen. Bei genehmigtem vorzeitigem Maßnahmenbeginn erfolgt der Beginn des Vorhabens in Eigenverantwortlichkeit und auf eigenes Risiko, denn es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Förderung.

Der Bau der Maßnahme soll im Schatten des Bauabschnittes in offener Bauweise der EBU erfolgen. Dieser ist für den Zeitraum der Kalenderwochen 23-29 (03.06. - 19.07.2024) vorgesehen. In diesem Zeitraum ist der Radweg für den Verkehr voll gesperrt und die oben beschriebene Umleitung wird eingerichtet. Für die Sanierung des Donauradweges selbst ist dann der Zeitraum vom 24.06. - 19.07.2024 veranschlagt.